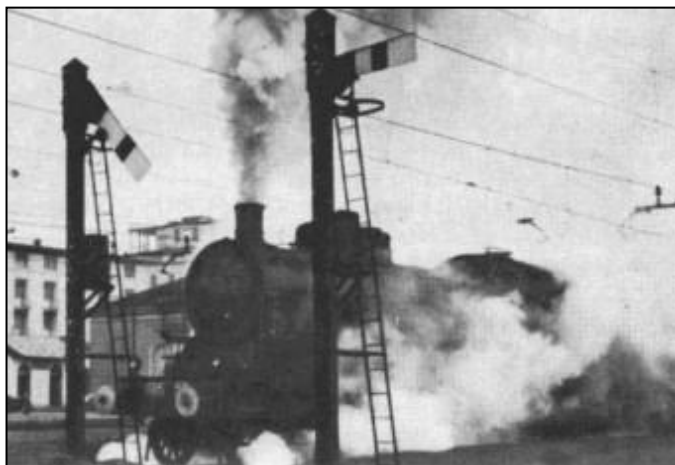
notiziario della SAT DLF Udine

Numero 25 Anno 7 (2) Giugno 2002

Il Deposito Locomotive di Udine: il parco a vapore nel dopoguerra (aggiornamento)

Sul numero 7 de **il tender** è stato pubblicato un articolo riguardante le assegnazioni delle locomotive a vapore nel deposito di Udine. In seguito al reperimento di altri dati è stato redatto questo articolo di aggiornamento al quale ha collaborato, con dati e curiosità, il professor Roberto Zanelli, al quale va un sentito ringraziamento.
Ripartiamo dal 1951 quando erano presenti 55 macchine appartenenti a 7 gruppi diversi. Fra queste si segnalano la 685.026 e la 851.109.
Passiamo ora al 1959: sono presenti 73 locomotive di 8 gruppi. Tra le 685, oltre a quelle già segnalate, troviamo la 036, la 084, la 215 e la 586. Anche se negli elenchi consultati non sono segnalate locomotive del gruppo 740, troviamo la 740.393 che fu protagonista di uno scambio di tender: essa ricevette quello di una macchina rimasta ignota, mentre il suo fu ceduto alla 685.060. Questa locomotiva terminò la sua carriera a Trieste e fu demolita a Campo Marzio nel 1985. Negli stessi anni avvenne un ulteriore scambio di tender: la S 685.533 ricevette quello della 685. 203. Tra le 743 c'erano la 173, la 191, la 270, la 291, la 354, la 398, la 454 e la 460. Per tutte queste macchine il D.L. di Udine fu la prima sede di assegnazione.
Troviamo anche la 835.348 che dal 1972 è monumentata nella stazione di Casarsa e che è appena stata restaurata esteticamente dopo aver versato in condizioni pietose per molti anni, essendo stata lasciata senza manutenzione. Erano anche presenti le 875.049 e 061.
Inoltre in quegli anni, nei quali la piaga dell'emigrazione era ancora ben presente nelle nostre contrade, da Udine partivano i treni straordinari per gli emigranti diretti in Francia e Belgio. La loro trazione era affidata alle 685 che portavano i convogli fino a Vicenza, via Castelfranco, per poi rientrare isolate a Udine.
Nel 1971 le vaporiere erano 19 di 7 gruppi diversi; infatti oltre alla 685.196 era assegnata a Udine anche la 685 089, che, dopo molti anni passati al museo di Trieste Campo Marzio, è ora a Firenze dove sta venendo ripristinata, perciò presto la rivedremo al traino di treni speciali.
Si segnalano la 880.009, ora monumentata a Foggia, e le 736 051 e 181, quest'ultima veniva usata come generatore di vapore.
Segnaliamo che nel 1981 giunse a Udine la 740.352, macchina atta che non fu mai usata. Questa locomotiva ha una sua storia che merita essere raccontata. Fu costruita nel 1921 dalle officine Meccaniche e Navali di Napoli con il numero di fabbrica 20. La distribuzione era Walschaerts.
Non ho notizie sulle prime assegnazioni. Nel maggio 1932 viene trasformata ed equipaggiata con la distribuzione Caprotti. Assume la numerazione 740.852 e viene assegnata al D.L. di Milano Smistamento, ma è spesso a Firenze a disposizione dell'Ufficio Trazione per prove. Nel febbraio 1955 viene riportata allo stato d'origine e riprende la numerazione primitiva. Negli anni '70 viene assegnata a Padova, da dove il 31 agosto 1981 arriva a Udine. Viene demolita tra il 2 ed il 4 maggio 1985; sul luogo del "misfatto" sorge ora la rimessa ALe.
E tra le tante macchine che negli anni sono passate per Udine voglio segnalarne 2 delle quali non sono riuscito a dare una esatta collocazione temporale: la 640.064 e la 740.038.
La 640.064, ora al museo di Trieste, era senz'altro a Udine negli anni '70, dove era arrivata da Alessandria, ed era l'unica di questo gruppo presente in regione in quegli anni.
La 740.038 ora è a Verona a disposizione per treni speciali, ma è stata a Udine a cavallo tra gli anni '50 e '60. E' anche stata protagonista di alcuni treni speciali in regione nella seconda metà negli anni '90 dove era giunta in sussidio alle macchine di Udine. Memorabile ed indimenticabile la doppia trazione sulla Pontebbana con la 740.108 organizzata dalla SAT il 28 maggio 1995.
Arriviamo così al 1999 che vede la fine del vapore a Udine: non ci sono più vaporiere atte assegnate al locale deposito. Infatti la 625.100 se n'è già andata da tempo a Bologna, la 740.108 è eternamente "riparanda" a

La nuova linea aerea incombe sul vapore. Ultimi viaggi per una S685 che parte da Udine per Venezia. (Foto arch. C. Bortotto)

Trieste (e probabilmente lo rimarrà viste le ultime direttive del Coordinamento Esercizio Rotabili Storici di Trenitalia – N.d.R.) ed il 19 gennaio l'ultima macchina atta del D.L. di Udine se ne va. La 880.051, infatti, alle ore 16.00 (ora infausta per il vapore a Udine) lascia, tra il rimpianto degli appassionati, la regione per trasferirsi verso altri lidi (verrebbe da dire più ospitali….), e precisamente in Lombardia, dove diventa subito protagonista dei treni a vapore in quelle zone. Una curiosità: la 880, che partiva con i suoi mezzi portandosi dietro 4 carri ed un E 626, veniva salutata da un 245, ovvero da chi nei primi anni '80 la soppiantava nell'ultimo servizio a vapore.

Dopo 139 anni si è così interrotta la presenza continua di vaporiere atte al D.L. di Udine. L'agonia del vapore è perciò durata più o meno 40 anni, considerando l'anno di massima dotazione di macchine. Essa invece è durata 23 anni se si considera il 1976, termine "ufficiale" della fine del vapore in Italia, o 18 anni dal 1981, ultimi servizi regolari. Qualcuno dirà: "Beh, ha sofferto poco…." Fate un po' voi!

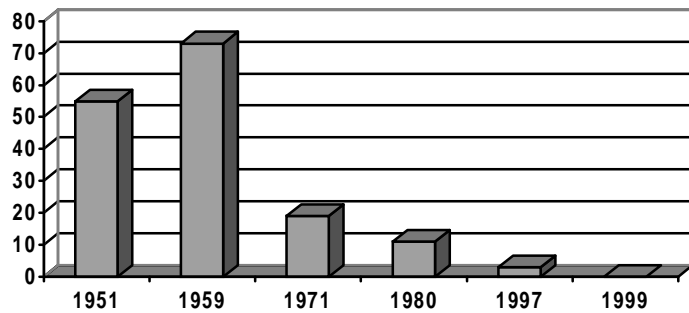
Ora nel DL di Udine resta solo una solitaria 880.108, monumento ad un'epoca che, purtroppo, a Udine è definitivamente tramontata. Speriamo che non dia fastidio anche lei e che non sia perciò in partenza……

La ricerca continua…..

Denis Carlutti

L'ultima vaporiera che ha lasciato Udine: la 880.051, qui impegnata nel treno speciale Udine-Cervignano del 15/11/87. Foto (C. Canton)

Dotazione locomotive a vapore del D.L. Udine

80
70
60
50
40
30
20
10
0
1951 1959 1971 1980 1997 1999

Il Dep. Loc. di Udine: le assegnazioni nel febbraio 1995

Molti appassionati si chiedono o si sentono chiedere quante e quali locomotive ha in dotazione quel dato deposito e solitamente la risposta è nel complesso lacunosa. Ora grazie ad alcune pubblicazioni (anche straniere) si può fare un quadro esatto della dotazione del deposito udinese al 1 febbraio 1995.

D. L. Udine 1/2/1995

Sono presenti 88 locomotive e 2 rimorchi per automotrici.

Vapore

n° 2 locomotive e precisamente la 740.108 e la 880.051.

Da segnalare la 880.108 presente come monumento all'ingresso del D.L..

Elettrico

n° 55 locomotive suddivise in 4 gruppi

- E 323: 005 e 205;
- E 324: 205;
- E 626: 238 (ma già a Trieste al museo atta), 290, 342, 396, 419, 439 e 444;
- E 652: 007÷026, 040÷057, 123÷129.

  Note a margine: tutte le E 626, ad esclusione della 238, sono state nel frattempo demolite; la 396 era stata proposta come loco storica, ma poi non è stata conservata; la 419 è stata l'ultima ad essere riparata a Udine; le 342, 439 e 444 sono state le ultime ad aver effettuato servizio attivo e la 439 è stata usata occasionalmente con treni storici.

Diesel

n° 31 locomotive suddivise in 4 gruppi

- 214 da manovra (dislocate anche in altri impianti dipendenti da Udine): 4004, 4029, 4030, 4033, 4050, 4081, 4104, 4134;
- 245 da manovra (dislocate anche in altri impianti dipendenti da Udine): 6014, 6017, 6022, 6036, 6043, 6044, 6056, 6081, 6082, 6114, 6115;

  Nota per i modellisti: almeno una di queste macchine non ha ancora i fermapiedi antinfortunistici.
- D 345: 1003 *, 1004 *, 1054, 1065, 1073, 1075, 1076, 1094, 1102 *, 1114, 1129;

  * attrezzata per comando multiplo

  (Ci dovrebbe essere anche una altra macchina, però non identificata, attrezzata per il comando multiplo.
- S 244.001 spazzaneve a fresa, esemplare unico in Italia.

Al deposito sono anche assegnati gli LDn 24 310 e 334 rimorchi per automotrici attrezzati per il trasporto biciclette.

Alcuni avranno notato la mancanza di alcune macchine che pur si vedono nel deposito di Udine: ciò avviene perché sono solo di passaggio ed appartengono ad altri depositi.

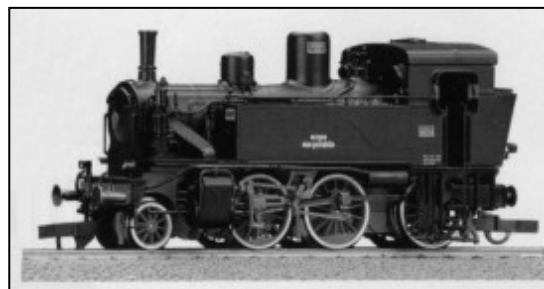
Si nota anche l'assenza di elettromotrici ed automotrici: esse sono assegnate rispettivamente a Trieste ed a Treviso. L'unica dotazione di materiale leggero sono i già segnalati LDn 24.

Dalla data di questo elenco, molte cose sono cambiate: alcune macchine sono state trasferite, altre sono arrivate, altre ancora sono state accantonate e/o demolite. Ma di questo parleremo un'altra volta.

Denis Carlutti

Il Dep. Loc. di Udine in scala H0

Osservando i cataloghi delle ditte modellistiche che riproducono materiale motore italiano si può notare che vengono o sono state riprodotte alcune locomotive che hanno o hanno avuto residenza a Udine.
Vediamo quali. Cominciando dalle locomotive elettriche e da un classico: le E 626 che erano di casa a Udine fino a pochi anni fa. La Roco ha riprodotto la 027, la 046, la 079 e ultima uscita la 053. Seguono, la E 645.041 di seconda serie (Rivarossi) e la E 645.103, ex E 646 (Roco); infine le E 652, ultime macchine assegnate a Udine: dalla Rivarossi abbiamo la 027 (in una scala “ibrida” compresa tra il vecchio 1:80 e l’1:87) e la 126.
Passando ai diesel abbiamo 2 D 345 della Roco e precisamente il 1063 e il 1065 (inoltre è annunciato come novità di quest’anno un nuovo D 345 di Udine con i vetri piatti), il 218 6098 della Liliput, la AD 901 della FUC, il Kö I giallo della Bulfone ed il Köf II giallo del Compatimento di Trieste riprodotti entrambi da Brawa.
Per il vapore abbiamo 4 880 di Roco: la 001, la 023, la 051 e la 108, unica rimasta, monumentata, a Udine e le 685 150 e 196 di Metropolitan. Un’altra vaporiera che per un po’ è stata assegnata ad Udine è la BR 52.6847, della quale abbiamo parlato sul numero 22.
Se poi vogliamo estendere la segnalazione anche ad altre macchine che sono state a Udine, sono da ricordare le E 645 101, 102, 104 e 105 che sono riprodotti però con assegnazione ad altri depositi.
Segnaliamo infine anche altri tre rotabili marcati Udine: l’LDn 24 trasporto biciclette di GT, il carro F “Ufficio Tecnico Opere Metalliche” di Sagi ed il carro della SV di Kleinmodellbahn.
Vediamo ora qualche ambientazione con questi mezzi.
Negli anni ’70 si possono usare le E 626, i D 345, il 218, le 880 e le 685.
Negli anni ’80 le E 626, le E 645, i D 345, l’E 652.027 e le 880 001, 051 e 108. Negli anni ’90 le E 652, i D 345 e le 880.051 e 108 (quest’ultima però monumentata).
Per finire, attualmente possiamo usare le E 652 e i D 345, nonché la solita 880.108 monumentata.

D. Carlutti/C. Canton

La 880.051 di Roco

Sempre nuovi operatori si affacciano sul mercato ferroviario

L’apertura alla concorrenza anche del mercato ferroviario, ha visto la nascita di diversi operatori privati del trasporto su ferro.
Accanto ai nomi più noti a livello nazionale, quali RTC (che gestisce i treni merci sulla linea del Brennero), Rail Italy, Metroferro o Metronapoli, anche all’estero c’è un notevole fermento in questo campo.
Se già circolano treni con le scritte Railion, ovvero la joint-venture fra la DB Cargo e la NS Cargo, HGK (Hafen Güterverkehr Köln), Connex, Capital Locomotion, Hupac, ecc., nel secondo quadrimestre del 2001 ha cominciato ad operare anche la Rail4chem, società privata ferroviaria che è già partita con i numeri di un vero e proprio colosso del trasporto.
Infatti, la Rail4chem non è altro che l’operatore ferroviario creato tra la Basf AG (uno dei più grandi produttori mondiali di prodotti chimici, con sede a Ludwigshafen, in Germania), la Bertschi AG (uno dei più importanti spedizionieri svizzeri che opera in gran parte sul traffico intermodale) e le due società di Amburgo Hoyer GmbH (principale operatore tedesco nel trasporto su strada di prodotti chimici) e la VTG AG (proprietario di centinaia di cisterne ferroviarie).
Tra il proprio patrimonio trasportistico (tra il quale locomotive elettriche del gruppo 145 già in servizio anche sulle DB e locomotive diesel ex DR), la nuova Rail4chem dispone già dall’inizio anche di un terminal intermodale, situato proprio a Ludwigshafen, in grado di movimentare 150.000 container/anno, la cui potenzialità è utilizzata al 40% dalla Basf ed il resto offerta sul mercato a favore di terzi.

Alessandro Fanutti

La Rail4chem utilizza lok elettriche del gruppo 145 (foto Rail4chem)

Pontebbana: gioie e dolori

L’orario estivo ha visto l’introduzione di nuovi treni sulle linee della regione. L’aspetto più appariscente è dato dall’aumento delle corse regionali sulla Pontebbana: i treni sull’intera tratta Udine-Tarvisio passano da uno a cinque (uno però solo dal 15 settembre). Ora si tratta di vedere se l’utenza userà veramente il treno o se le proteste per avere un servizio migliore erano solo polemiche fini a se stesse.
E a proposito di proteste, nel mese di aprile la sostituzione con autocorse del treno che parte da Carnia per Udine alle 7.25 ha scatenato una marea di reclami. Trenitalia ha motivato questo provvedimento con la necessità di sottoporre a manutenzione e/o restyling il poco materiale a disposizione. I problemi sono sorti perché il preavviso dell’operazione è stato minimo e perché, almeno nei primi giorni, è stata messa in servizio una sola corriera per oltre 150 persone, tra studenti e lavoratori. Quest’ultimo fatto ha naturalmente irritato i pendolari che, oltre alla beffa di viaggiare come sardine, hanno dovuto anche registrare ritardi mostruosi nell’arrivo a Udine.

Claudio Canton

L’autostrada con il treno

Nei pressi della città di Zurigo, dal 1996 sono in corso i lavori di costruzione della tangenziale autostradale est, un tratto di 10,6 chilometri che dovrà essere aperto al traffico entro il 2008. L’opera si snoda in un territorio abbastanza accidentato dal punto di vista morfologico, tanto che è prevista una galleria di ben 8,4 chilometri dal nome Üetliberg.
Sembrerebbe una delle tante strade che si costruiscono un po’ dovunque, ma visto che ci troviamo in Svizzera il treno non poteva non avere un ruolo primario anche in questo caso: infatti, per la salvaguardia della popolazione e dell’ambiente dai disagi derivanti dagli imponenti lavori, il Canton Zurigo, quale committente dell’opera, ha stabilito fin dall’inizio che tutto il materiale di scavo (circa 8 milioni di tonnellate), la ghiaia (2,5 tonnellate) ed il cemento (350 mila tonnellate) necessari all’autostrada fossero movimentate con il treno anziché con i camion.
Per questo le Ferrovie Svizzere hanno costruito binari di raccordo ed impianti di carico provvisori nei tre punti nevralgici dei lavori.
Per gli inerti degli scavi e la ghiaia in consegna, i cantieri vengono liberati o riforniti con nastri trasportatori che si snodano su e giù per le colline fino all’impianto di carico provvisorio sul treno più vicino. Per quanto invece concerne il cemento, questo viene addirittura pompato a 2 bar di pressione dai carri ferroviari direttamente nei sili dei cantieri e l’intera operazione possiede connotati a dir poco impensabili altrove: infatti, il treno con 100 tonnellate di cemento (due carri), dopo aver aspettato nella stazione di Bonstetten intorno alla mezzanotte il passaggio dell’ultimo convoglio passeggeri della S9 (una delle linee suburbane della città finanziaria elvetica), si muove verso la zona dei cantieri per arrestarsi, in piena linea, in prossimità dell’impianto di scarico appositamente realizzato ed illuminato con fari a torre.
Qui, il macchinista (da notare che si tratta proprio del conducente del treno e non altro personale di scorta, per non aumentare i costi), scende dalla locomotiva della SBB Cargo (di solito una Ae 6/6), collega l’impianto dell’aria (che si trova a terra e che crea la necessaria pressione all’interno dei carri) ed i tubi del cemento al condotto diretto ai sili dei cantieri e dà il via alle operazioni di scarico dai vagoni. Inoltre, in base alla tipologia del cemento, sarà compito del macchinista (in base alle istruzioni ricevute) impartire i giusti comandi all’impianto di pompaggio affinché il cemento arrivi nel giusto silo del giusto cantiere.
L’operazione dura circa un’ora (per due carri, ovvero 100 tonnellate di cemento), ma le necessità del cantiere richiederanno a breve il contenuto di quattro carri di cemento, il cui pompaggio deve necessariamente terminare entro le 3.55 del mattino, quando il primo convoglio della S9 dovrà transitare sui binari occupati dal treno del cemento, che quindi può assolvere alla sua fondamentale funzione solo durante la notte ed in un lasso di tempo relativamente breve.
Da un punto di vista lavorativo, l’operazione è tutt’altro che semplice, in quanto soprattutto in inverno si deve operare con temperature sotto lo zero, nella tormenta di neve o sotto la pioggia battente, in condizioni di visibilità abbastanza precarie: ciò nonostante, i 6 macchinisti adibiti a questo servizio hanno accettato di buon grado questo lavoro come novità e varietà ai loro normali compiti ed anche coscienti che senza il loro speciale servizio, tali imponenti lavori non si sarebbero potuti effettuare.
Quando si dice la Svizzera …..!

Alessandro Fanutti

Una nuova lok per le ferrovie svizzere

Fiocco rosa nelle Ferrovie Svizzere SBB, dove la divisione merci, SBB Cargo, ha acquistato dieci nuove locomotive elettriche per i suoi servizi sia sul territorio elvetico che su quello tedesco.
La classificazione è Re 482, è fabbricata da Bombardier Transportation negli stabilimenti di Kassel in Germania, funziona alla doppia frequenza di 15 kV 16,7 Hz e 25 kV 50 Hz, ha una potenza di 5.600 kW, con una velocità massima di 140 chilometri orari.
La nuova macchina, che discende dal progetto del gruppo 145 delle DB (ma quest’ultimo ha una potenza di soli 4.200 kW), è la prima locomotiva che le Ferrovie Svizzere acquistano da una serie già esistente, anche se i requisiti posti alla Bombardier per la sua realizzazione erano abbastanza particolari, quali quelli di una capacità di trainare 650 tonnellate su pendenze del 27 per mille (quella che caratterizza le ferrovie di montagna della Confederazione), per arrivare a 1.300 tonnellate in doppia, ed una velocità di 140 chilometri orari, ovvero il massimo permesso ai convogli merci nel pianeggiante Mittelland.
Questa autentica “bestia da traino su binari” ha un prezzo di 4,5 milioni di franchi svizzeri, viene realizzata negli stabilimenti di Kassel in quattro mesi di lavoro e nelle unità già circolanti (sulla rete DB e per la compagnia privata HGK Hafengüterverkehr Köln) ha dimostrato di valere i soldi che costa con una percentuale bassissima di fermi per guasti tecnici.
Della Re 482 Bombardier fornirà alla SBB Cargo dieci esemplari, mentre sui piazzali di Kassel sono in attesa di consegna altre macchine di questo tipo destinate alla Connex, alla Capital Locomotion ed ancora alla DB Cargo: naturalmente, le livree sono differenti, i nomi anche, ma la macchina resta sempre quella, tanto che si può dire che stiamo lentamente arrivando anche in Europa a quella standardizzazione già evidente da decenni sui binari americani (dal Canada al Cile).

Alessandro Fanutti

Anche in Svizzera ora circolano queste locomotive (foto DB AG)

Testate le migliori stazioni europee

L’Automobil Club Austriaco, Öamtc, ha recentemente condotto una interessante indagine per verificare la qualità di alcune stazioni ferroviarie europee e stilare una loro classifica utile anche ai fini di studiare i miglioramenti da apportare per i servizi forniti agli utenti dei treni.
Sono stati presi in considerazione i livelli della sicurezza, dei servizi di stazione, dei servizi per i treni, del comfort, dell’accessibilità, delle informazioni, della pulizia e dei prezzi.
Non nuovo ad iniziative di indagine che riguardano il mondo dell’automobile, l’Aci austriaco ha questa volta preso in considerazione 23 stazioni europee: sette in Germania, quattro nel Regno Unito, due in Francia, due in Olanda, due in Austria, due in Svizzera, due in Spagna ed una in Belgio ed Italia.
La classifica ha visto al top l’impianto di Francoforte, seguito nell’ordine da Hannover, Amburgo, Monaco di Baviera, Berlino, Lipsia, Stoccarda, Zurigo, Bruxelles, Londra Waterloo, Ginevra, Roma Termini, Barcellona, ecc.
Va precisato che pur essendo Francoforte risultata prima, essa non è la miglior stazione in assoluto nella classifica, la quale avrebbe totalizzato 850 punti, mentre la stazione tedesca, pur essendo prima, ha raggiunto (solo) 726 punti (come dire che non esiste una stazione ideale): in particolare, a suo vantaggio sono risultate una buona dotazione di informazione-video, le condizioni di sicurezza per i passeggeri, il presenziamento 24 ore al giorno, le informazioni fornite anche in inglese, la presenza di due centri commerciali, l’accessibilità alla rete metro e degli autobus, la vicinanza ai binari dei parcheggi di lunga sosta.
Su Roma, a fronte di una generale pulizia della stazione e del servizio medico che hanno contribuito al punteggio di metà classifica, sono risultate a suo sfavore la mancanza (almeno il giorno del test) dei carrelli portabagagli, la mancanza di un hotel in stazione, la mancanza di spazi dedicati per il cambio pannolini dei bebè e la mancanza di un centro per le prenotazioni turistiche.
Lasciano perplessi le posizioni di fine classifica delle due principali stazioni di Vienna, West- e Südbahnhof, che sono state determinate dalla spazzatura rilevata nel giorno del test, dalla mancanza di video informativi sugli orari, dalla mancanza del servizio portabagagli, dalla mancanza delle lettere per l’identificazione della posizione delle carrozze lungo le banchine e dalla scarsa pulizia in generale nelle zone intorno alle stazioni.

Alessandro Fanutti

Sempre più Taurus

Il 12 aprile è stata consegnata alle Ferrovie Austriache la 100ª locomotiva Taurus: entro il 2006, il parco di queste macchine di 10.000 kW di potenza, classificate dalle ÖBB come gruppi 1016 e 1116, raggiungerà la consistenza definitiva di 400 unità. Attualmente esse sono assegnate ai depositi di Vienna e Salisburgo, ma da metà 2002 anche quello di Villach avrà queste macchine come propria assegnazione fissa.
Curiosamente, ma forse non troppo visto il loro colore rosso intenso, le Taurus sono chiamate "Ferrari auf Schienen", ovvero le Ferrari su binari, per le quali, dopo apposito corso, sono già abilitati alla guida i due terzi dei macchinisti delle ÖBB.

Alessandro Fanutti

Considerato che le Taurus arrivano ormai fino ai nostri confini (Tarvisio/ Brennero) e che aumentano sempre più di numero ho redatto questo articolo che aggiorna la situazione e riporta qualche curiosità su queste macchine, riprendendo alcune notizie apparse sulle riviste in lingua tedesca.
La Taurus viene costruita dalla Siemens-Krauss Maffei e viene denominata con la sigla ES 64 U2, che ha il seguente significato: ES sta per Euro Sprinter, 64 è la potenza, 6,4 MW e U2 non è il noto complesso rock irlandese o un sommergibile, ma vuol dire Universallok a doppio sistema di alimentazione 15.000/25.000 V.

La Taurus 1016 004 ripresa sotto la neve a Kirchberg i.T. nel febbraio 2001 (foto G. Plamoser)

Il primo ordine è partito dalle ÖBB per 400 macchine: le prime 50 ad un solo sistema di alimentazione, le altre 350 invece sono bitensione.
La Siemens-Krauss Maffei aveva in ordine al settembre 2001 483 locomotive così suddivise:

Comp.	Gruppo	N°
ÖBB	1016 (50) 1116 (350)	400
MÀV	1047	10
DB	BR 182	25
GYSEV-RÖEE	1047 500	5
Siemens Dispolok	ES 64 U2 001÷018	18
HUPAC	ES 64 U2 101÷2 1116 901	3
Operatori vari		22

In aprile risultavano consegnate le 50 1016 e le prime 50 1116 alle ÖBB, che nel frattempo hanno reso noto dove saranno assegnate le 400 macchine: 185 tra i depositi di Wien Süd e West, 120 a Salzburg, 55 a Villach e 40 a Innsbruck. Inoltre sono state consegnate le prime Taurus alle ferrovie ungheresi (MÀV), che presentano una livrea blu con cabine giallo spento e stemma bianco sul fianco, e la prima delle 5 alla GYSEV (ferrovia privata austroungherese), che presenta uno schema di coloritura giallo-verde molto attraente, con un grande stemma societario blu sul fianco.
Una curiosità: sul numero 22 de **il tender** segnalavo che la Taurus 1016 050, ultima di questa serie, è stata battezzata con il nome Helmut. Questo in onore del dr. Helmut Draxler, direttore della trazione delle ÖBB, che è il padre di queste belle e potenti locomotive.

Denis Carlutti

Notizie Flash

I dati 2001 del UIRR - International Union of Combined Road-Rail Transport Companies, hanno fatto registrare una lieve flessione, -6%, nei carichi di merce combinata rispetto al 2000. In particolare, tra le varie società che si dedicano a questa tecnica di trasporto, la tedesca Kombiverkehr registra un -1% sia nel traffico internazionale che in quello nazionale, la svizzera Hupac -3% sull'internazionale e -11% sul nazionale, l'austriaca Ökombi, +12% sull'internazionale e +13% sul nazionale, l'italiana Cemat, +7% sull'internazionale e -16% sul nazionale, la slovena Adria Kombi, +5% sull'internazionale e +72% sul nazionale.
Alessandro Fanutti

Dal dicembre 2001 in Svizzera anche il latte appena munto viaggia via ferrovia. Da questa data, infatti, le eccedenze di produzione di latte della zona di Ginevra (10 milioni di litri annui) vengono inviate (subito dopo la mungitura) per la lavorazione ad una azienda di Sierre, a mezzo di container-cisterna isotermici che viaggiano in treno durante la notte.
Con tale sistema, ogni anno è possibile risparmiare 500 viaggi di autocarri e 70.000 litri di gasolio. Questo esempio di sinergia tra ferrovia e prodotti ad altissima deperibilità è il primo che si verifica anche in Svizzera, dal momento che il latte fresco viene trasportato alle centrali di lavorazione esclusivamente a mezzo camion. Alessandro Fanutti

L'Austria ha deciso di realizzare il terzo valico ferroviario con l'Ungheria, ad opera della ferrovia privata SRB che entro il 2006 conta di realizzare il collegamento della zona meridionale del Land del Burgenland con la città ungherese di Szombathely.
Secondo il progetto, la cui stesura dovrà terminare entro l'estate 2002, i lavori dovrebbero consentire di raggiungere il confine per il 2003 per poi raggiungere negli anni successivi la città della Contea di Vas.
Molto probabilmente, la nuova linea dovrebbe prendere avvio dalla città austriaca di Oberwart seguendo la traccia dei vecchi binari di collegamento con l'allora impero austroungarico via Rechnitz, poi abbandonati (ma tutt'ora oggi visibili, compresi i fabbricati in buono stato di conservazione) dopo la "realizzazione" della cortina di ferro con i Paesi sotto influenza sovietica.
Alessandro Fanutti

Il Ministero dei trasporti sloveno ha deciso di rimandare al 2010 la costruzione della nuova linea ferroviaria tra Capodistria e Divaccia, in quanto i costi di realizzazione sono troppo elevati rispetto alle disponibilità in bilancio. Attualmente, la linea è a binario unico ed ha un potenzialità molto ridotta, anche per effetto della sua pendenza necessaria a superare i rilievi del Carso, quindi non adeguata alle necessità di trasporto del porto del capoluogo istriano che prevede di gestire per i prossimi anni una media di 12 milioni di tonnellate di merci all'anno. In ogni caso, verranno adottati tutti gli accorgimenti tecnici possibili per migliorare il traffico sulla linea esistente; la notizia del rinvio dei lavori non ha certamente entusiasmato il management della Luka Koper (il porto di Capodistria).
Alessandro Fanutti

La Commissione europea ha approvato l'acquisizione delle attività logistiche del gruppo australiano Brambles da parte della Hapag-Lloyd e della VTG-Lehnkering, che si occuperanno della gestione della flotta della divisione europea di Brambles per un totale di 21.400 carri ferroviari. Alessandro Fanutti

Il contratto di servizio sperimentalmente applicato tra Regione Emilia-Romagna e Trenitalia per la gestione dei treni locali su quel territorio, sulla base delle rilevazione compiute nel corso del 2001, comporterebbe l'applicazione nei confronti della società ferroviaria del Gruppo FS di penali comprese tra 230 mila e 516 mila euro. Infatti, rispetto alla tolleranza prevista dell'8% dei treni con ritardo superiore a 15 minuti, si sono registrati ben il 13% di treni con ritardo superiore a 15 minuti e tra il 15 ed il 30% di treni con ritardi superiori a 30 minuti; inoltre, nemmeno i criteri della pulizia e del comfort dei treni non hanno rispettato i dettami del contratto di servizio, che se pur sperimentale e che quindi non darà luogo a nessun esborso finanziario da parte di Trenitalia, peserà notevolmente nella definizione del prossimo contratto di servizio che, in questo caso, non sarà affatto virtuale.
Alessandro Fanutti

Entro l'estate 2002 la regione Lombardia metterà a gara il servizio passeggeri ferroviario sulle prime tre linee che saranno aperte al servizio dei privati, in particolare il passante di Milano, la Brescia-Edolo e la Monza-Molteno-Lecco.
Entro la fine del 2003 anche le rimanenti linee della Lombardia saranno assegnate a nuovi gestori mediante gara, servizi oggi ripartiti tra Trenitalia (20 milioni di treni/chilometro annui) e Ferrovie Nord Milano (7 milioni di treni/chilometro annui).
Alessandro Fanutti

Il 2002 è l'anno dei festeggiamenti dei 100 anni di costituzione delle Ferrovie Svizzere, SBB. Diverse sono le manifestazioni in programma e la relativa pubblicità viene effettuata anche tramite i mezzi sociali in quanto diverse Re 460 sono state allestite con pellicole che ricordano l'evento.
Numerosi sono i viaggi con i treni speciali, due le giornate delle stazioni aperte, una a Losanna e l'altra a Basilea, rassegne di film con trama ferroviaria, giornate speciali per i collezionisti ed appassionati e quant'altro serve per questa importante cornice che la Confederazione Elvetica vuole dedicare ad uno dei pochi simboli nazionali (dopo il declino degli orologi, delle banche e della Swissair) che le sono rimasti, cioè le ferrovie.
Date e informazioni più precise sono disponibili sul sito Internet, www.sbb.ch. Alessandro Fanutti

Nel tarifario della DBAutoZug, la società delle Ferrovie Tedesche che si occupa del trasporto delle auto al seguito, le vetturette Smart sono tassate con lo stesso prezzo delle motociclette. Alessandro Fanutti

I rottami ferrosi, in questo caso assi e ruote di treni sporchi di olio e idrocarburi, sono da considerare rifiuti? Sembrerebbe di si in base al decreto Ronchi. Infatti vari carichi di tali materiali, provenienti da paesi dell'Est e diretti a fonderie italiane, sono stati sequestrati appena giunti in regione in attesa di una definizione della questione! Claudio Canton

Dal 1° marzo sui binari tedeschi ha cominciato a circolare il primo treno passeggeri di una impresa ferroviaria privata: si tratta dell'Interconnex, ovvero il collegamento IC giornaliero tra Gera e Rostock, via Lipsia e Berlino Lichtenberg. L'intero percorso, 475 chilometri, viene coperto in più di 6 ore di viaggio, il biglietto deve essere acquistato a bordo ed il prezzo, 7 centesimi di euro al chilometro, è notevolmente concorrenzale con i servizi della DB. L'Interconnex è gestito dalla Connex, il principale gestore ferroviario privato tedesco nel settore del passeggeri regionale, nel trasporto locale cittadino, ma operativo anche nel settore merci. Connex è un gruppo di ben 33 società figlie che operano nel trasporto passeggeri e merci, 3.000 dipendenti (dei quali 2.300 impiegati nel trasporto cittadino della Connex Stadtverkehr GmbH), 19 linee ferroviarie, 1.000 chilometri di rete su binari, 1.300 autobus, 25 tram e 104 milioni di passeggeri annui trasportati nel solo ambito urbano. Del gruppo Connex fa parte anche la NordWestBahn che ha recentemente prestato un suo Desiro per farlo circolare sulla ben più modesta linea Udine-Cividale. Alessandro Fanutti

Nella graziosa stazione di Villach Warmbad c'è un bar che fino ad un paio di anni fa si chiamava "1042", nome ispirato all'omonima classe di locomotive elettriche delle ÖBB.
Ora con il vento di rinnovamento che da un paio di anni sta spirando nel parco motore per trazione delle ferrovie austriache anche il gestore del locale ha pensato bene di adattarsi alla situazione ed ha ribattezzato il bar con il nome di "Taurus", la macchina più nuova delle ÖBB.
Denis Carlutti

Con una cerimonia a Modane, presenti i Ministri dei trasporti francese ed italiano sono iniziati a marzo i lavori di costruzione della nuova linea AV tra Torino e Lione, che prevede come opera principale una galleria di 52 chilometri di lunghezza tra Bussoleno e St. Jean de Maurienne.
Nel frattempo, sono anche in corso i lavori di potenziamento dell'attuale tracciato di valico, allo scopo di renderlo percorribile quanto prima anche ai servizi di autostrada viaggiante.
Alessandro Fanutti

Il 4 marzo, con una cerimonia alla presenza del Presidente del Consiglio, sono iniziati a Greggio, in provincia di Vercelli, i lavori di costruzione della linea AV Torino-Milano, che entro il 2006 dovrà essere completata quantomeno fino a Novara.
Lunga 125 chilometri, tra Torino Stura e Milano Certosa, la linea correrà in gran parte affiancata all'autostrada A 4, il che comporterà la demolizione e ricostruzione di tutte le strutture di scavalcamento dell'arteria autostradale.
Alessandro Fanutti

Nell'ambito del progetto Grandi Opere sono stati definiti anche gli interventi per le ferrovie del Friuli-Venezia Giulia. Si comincia con la tratta regionale del Corridoio 5 che prevede il quadruplicamento, con caratteristiche alta velocità, della Venezia-Trieste. Saranno raddoppiate la Udine-Palmanova-Cervignano e la circonvallazione di Udine e saranno costruiti raccordi con l'aeroporto di Ronchi dei Legionari e con l'autoporto di Gorizia Sant'Andrea. Per queste opere e per quelle stradali, sono stati stanziati 3 miliardi di euro aumentabili a 5.
Intanto prima della definizione di questi progetti c'erano state ancora molte discussioni sul tracciato definitivo del Corridoio 5. C'era chi proponeva il tracciato "alto" via Gorizia e chi quello "basso" via Trieste con una lunga galleria da Monfalcone a Trieste (vedi anche il fuochista). Sarà realizzato il secondo.
Claudio Canton

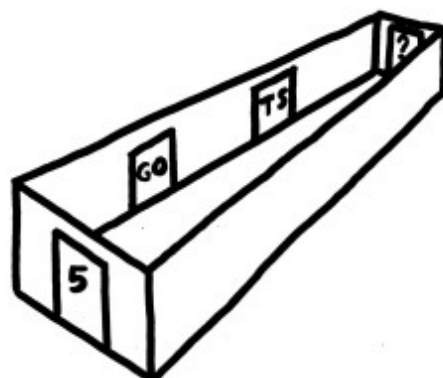
L'angolo del fuochista

Il corridoio 5

Il 12 marzo le Ferrovie Austriache, ÖBB, e la società dell'aeroporto di Vienna, Flughafen Wien AG, hanno costituito la società City Air Terminal GmbH per la gestione di un collegamento ferroviario tra la capitale viennese ed il suo scalo internazionale. L'inizio del servizio di questo nuovo collegamento ferroviario privato è previsto per il 14 dicembre 2003, avrà una durata di viaggio di 15 minuti, contro i 30 attualmente impiegati dai treni suburbani della S7 che trasportano solo il 6% dei passeggeri che si imbarcano all'aeroporto viennese. Alessandro Fanutti

E' stato inaugurato il 27 marzo un nuovo tratto della metropolitana di Napoli e precisamente fino alla stazione di Piazza Dante, per una spesa di 50 milioni di euro finanziata dallo Stato, dalla regione Campania e dalla Comunità europea. Negli ultimi anni, il capoluogo partenopeo ha visto la realizzazione di 15,5 km di metropolitana con 14 stazioni ed altri 15 cantieri sono aperti per i lavori di completamento che dovrebbero concludersi entro il 2007.
Alessandro Fanutti

Nel mese di aprile sono stati posati due nuovi scambi nella stazione di Codroipo, che diventerà così posto di comunicazione, mentre nella stazione di Basiliano gli scambi ad azionamento manuale per le deviate dai binari di corsa sono stati sostituiti con altri elettrici ed è stato installato un nuovo apparato ACEI. Questi lavori hanno comportato il blocco della circolazione notturna nella tratta Casarsa-Udine con deviazione degli Euronight 235 e 1235 via Palmanova-Portogruaro-Venezia Mestre. Al termine dei lavori la tratta Treviso-Udine sarà la prima linea in Italia esercita con il blocco elettrico contaassi con possibilità di banalizzazione. Gianni Viel

Anche le ultime tracce del tracciato urbano della tranvia di San Daniele sono scomparse. Infatti, il piccolo rilevato dove il binario affiancava quello FS per l'interscambio (praticamente a fianco della nostra carrozza) è stato spianato per far posto ad una pista ciclabile ed a un parcheggio per biciclette.
Denis Carlutti

Da qualche tempo circola voce negli ambienti ferroviari che, per sopperire alla mancanza di mezzi, il Trasporto Metropolitano Regionale del Friuli Venezia-Giulia avrebbe acquisito una decina di elettromotrici SŽ (Ferrovie Slovene) gruppo 311/315 soprannominate "Gomulka", essendo di fabbricazione polacca, Pafawang, anni 1964/66. Molti le ricorderanno in regolare servizio sulla Trieste-Villa Opicina, fino ad una quindicina di anni fa, con il loro variopinto carico viaggiatori dell'allora Jugoslavia che si recavano a fare acquisti a Trieste. Queste elettromotrici sarebbero in ricondizionamento per renderle atte al servizio sulla rete RFI. Il condizionale è d'obbligo perché, pur essendo la notizia confermata da parecchi ferrovieri di Udine e di Trieste del TMR (anche a livello dirigenziale), nessuno sa dove siano o quando dovrebbero arrivare questi mezzi…… Gianni Viel

Con il mese di maggio 2002, le Ferrovie Tedesche DB hanno istituito un nuovo collegamento di servizio auto al seguito tra Monaco di Baviera (terminal della stazione Ost) e Napoli, utilizzando l'attuale Euronight Capri. Alessandro Fanutti

Il 4 maggio si è svolta nella stazione di Udine un'esercitazione di protezione civile che simulava un attacco terroristico con spargimento di gas tossici. Roberto Vassilich

Con l'arrivo del primo convoglio, un treno di 14 carri carichi di container provenienti dall'interporto di Padova, il 15 maggio è stato inaugurato il raccordo che unisce la linea ferroviaria Taranto-Metaponto con il terminal contenitori della Taranto Container Terminal SpA del Gruppo Evergreen di Taiwan. I lavori di collegamento sono stati eseguiti in 14 mesi per un investimento di 8,1 milioni di euro e consentono ora al molo polisettoriale del porto della città pugliese di essere collegato alla rete ferroviaria nazionale, attraverso la quale verranno instaurati nuovi collegamenti da Falconara e Bologna per l'inoltro dei container via mare verso l'Estremo Oriente. Alessandro Fanutti

Allarme incendio nella galleria Camporosso il 22 maggio. Il macchinista di un treno in arrivo a Tarvisio, avendo notato del materiale sui binari, ha azionato il dispositivo di emergenza che funziona a fumogeni. I ferrovieri che hanno visto uscire del fumo dalla galleria hanno immediatamente fatto scattare le procedure del caso. Sono intervenuti i vigili del fuoco che hanno provveduto a far uscire il fumo dalla galleria e a verificare che non c'era nessun incendio. Dopo due ore ed ulteriori verifiche della linea il traffico è ripreso normalmente.
Claudio Canton

Alla fine di maggio dallo scalo della Sifo nella zona industriale di Cividale sono partiti, diretti verso il bresciano, due treni completi carichi di prodotti siderurgici. Si sono così potuti vedere dopo molto tempo dei treni merci consistenti, in questo caso di 14 carri ciascuno, sulla FUC.
Claudio Canton

E' stata attivata la nuova linea aerea sulla Trieste-Venezia tra San Giorgio di Nogaro e Latisana. Mancano ancora da sistemare i piazzali delle due stazioni, mentre è già stata smantellata completamente la vecchia palificazione. Intanto sono iniziati i lavori, sempre di sostituzione della linea aerea, tra Latisana e Fossalta (tra Fossalta e Portogruaro era stata sostituita alcuni anni or sono).
Sulla Gemona-Pinzano sono stati sostituiti il segnale di protezione e relativo avviso della stazione di Osoppo (lato Gemona); fino ad alcuni mesi fa erano a due luci, ora ne hanno una sola. Michele Orlandi

La regione Friuli-Venezia Giulia per promuovere la propria offerta turistica in Russia ha noleggiato l'Orient Express. Gli operatori turistici e i giornalisti russi sono stati così invitati a farsi un viaggio di 3 giorni sul mitico treno; infatti hanno percorso 750 km attorno a Mosca prendendo contatto con i rappresentanti della regione presenti sul treno. Claudio Canton

Il 30 maggio lo stabilimento Bombardier di Vado Ligure ha consegnato a Trenitalia l'unità n. 100 delle locomotive del gruppo E 464, destinata alla Divisione Trasporto Regionale della Ligura, macchina che sarà seguita da un'altra decina di pezzi in consegna entro il 2004.
Contemporaneamente, Trenitalia ha formalizzato l'ordine per 42 nuove locomotive elettriche policorrente tipo EU11, da 6.000 kW di potenza, da assegnare alla Divisione Cargo per il trasporto merci, la cui consegna è prevista fra luglio 2003 e giugno 2004 per quattro unità al mese. Queste EU11, oltre che nello stabilmento di Vado Ligure, saranno prodotte anche in quelli di Wroclaw e Mannheim.
Alessandro Fanutti

Sono iniziati in primavera i lavori di costruzione del ponte sul fiume Po della nuova ferrovia AV Milano-Bologna, tra San Rocco al Porto e Piacenza, struttura che avrà una lunghezza totale di 1,3 chilometri. Sull'intera nuova tratta in costruzione, lo stato di avanzamento dei lavori (al mese di giugno) è pari al 15% con 12 cantieri attivi e 19 in allestimento sui 58 previsti a regime.
Sulla nuova linea AV Roma-Napoli lo stato di avanzamento dei lavori ha invece raggiunto l'85% e, dopo la posa dell'armamento, si cominciano a vedere anche i pali e le mensole della linea aerea, in particolare nella zona di Caianello ed a sud di Caserta.
Al 60% invece lo stato di avanzamento dei lavori sulla linea AV Bologna-Firenze. Alessandro Fanutti

Slitta al 2007 la fine dei lavori del quadruplicamento della tratta Pioltello-Treviglio della linea ferroviaria Milano-Brescia, a seguito dei ritardi della VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) e per lo spostamento di abitazioni poste sul tracciato in prossimità di Vignate. La tempistica degli ulteriori due nuovi binari prevede di arrivare ad agosto 2006 a Melzo e per il 2007 a Treviglio, dove si dipartono le linee per Bergamo e Cremona. Già quadruplicata è invece la tratta bivio Lambro-Pioltello, bivio sul quale si innesterà a fine 2003 il raccordo con il passante sotterraneo di Milano proveniente da Porta Vittoria. Da quest'ultima data, i treni provenienti dal passante potranno innestarsi sulla linea per Brescia e la Lombardia orientale, ma i ritardi nei lavori verso Treviglio limiteranno inevitabilmente il numero dei convogli.
Alessandro Fanutti

Nei primi sei mesi di attività, la Ferrovie Nord Milano Esercizio SpA, divisione Cargo, ha già effettuato secondo il principio della liberalizzazione ferroviaria più di 200 treni combi-

nati tra il terminal di Melzo e quello di Zeebrugge in Belgio, via Domodossola, aumentando dal marzo 2002 da due a tre le coppie di convogli settimanali. Con 15 locomotori e 40 macchinisti a disposizione, la FNM Cargo istituirà entro breve altre due relazioni con il Belgio e l'Olanda e tre verso la Germania, mentre entro la fine del 2002 verrà istituito un treno da Domodossola ad un terminal del centro Italia. Alessandro Fanutti

La DB Cargo è entrata con una quota del 20% nel capitale azionario della BLS Cargo, allo scopo di rafforzare la propria presenza nei traffici merci lungo l'asse Germania-Lötschberg-Sempione-Italia. Entro breve, nella stessa società elvetica potrebbe fare il suo ingresso anche un'operatore privato di trasporti intermodali, la Ambrogio Trasporti di Gallarate.
Alessandro Fanutti

Trainwatching

Il 30 marzo è transitata a Latisana, alla testa di un convoglio di carri porta container, la E 645.021, locomotiva recentemente riportata nei colori originali verde magnolia e grigio perla.
Giampaolo Scodellaro

Il 13 aprile è transitata per Udine, alla testa di un regionale di carrozze a piano ribassato per Trieste, la E 652 001, del D.L. di Napoli, che presentava un'insolita livrea tutta bianca e le marcature scritte a mano.
Federico Bazan

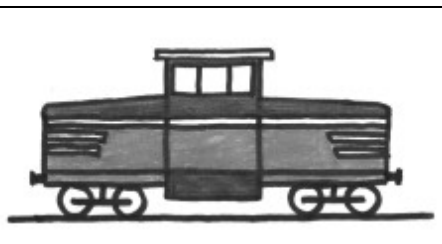
La E 652.060 è stata equipaggiata con impianto di localizzazione satellitare di tipo GPS-GSM.
Roberto Vassilich

Tra i veicoli ferroviari utilizzati dall'impresa Cenedese di Treviso per la sostituzione dell'armamento sul raccordo Carnia-Tolmezzo vi è un curioso autocarro a tre assi Mercedes, anfibio strada-rotaia ma privo di targa, con attrezzatura Plasser und Theurer, che riporta sulle portiere ancora le insegne delle ferrovie belghe.
Alessandro Fanutti

Nella notte del 14 aprile l'Orient-Express è stato deviato, come treno 26569, via Tarvisio-Udine-Palmanova-Portogruaro. Era trainato dalla E 444.060 che, per una limitazione dovuta al peso assiale, da Udine a Palmanova non ha potuto superare i 60 km/h. Gianni Viel

Il 25 aprile in composizione ad un treno merci c'era un carro della KHG (Gestione merci del porto di Colonia). Denis Carlutti

A Bivio Vat, presso lo scalo in uso alla ditta Sangoi (metallurgia), erano presenti il 12 maggio 5 carri Shimms della MÀV a pareti lisce e tetto curvo. Tali carri, che erano già stati segnalati con la scritta Dunafer, questa volta avevano le insegne della "U.S. Steel Košice Slovenska Republic".
Denis Carlutti

Il 9 maggio era presente allo scalo SERFER di via Marsala una V100 ex DB appena revisionata che presentava una livrea accattivante: cassa rossa con fasce e baffi bianchi, cofani e cabina grigio scuro, tetto bianco, carrelli e mancorrenti neri, marcature gialle (vedi disegno).
Denis Carlutti

Il 18 maggio nello scalo della Zona Industriale Udinese erano insolitamente presenti 3 cisterne a carrelli; insolitamente perché lo scalo muove attualmente solo carri di rottami ferrosi, mentre anni fa smistava anche un discreto traffico di container e casse mobili. Denis Carlutti

Il 24 maggio è transitata per Pordenone, diretta a Udine, la E 645.082, locomotiva che è stata ripristinata nei colori originali con le modanature, purtroppo queste ultime solo dipinte. Il giorno dopo ha effettuato un merci da Trieste a Padova.
Il 25 maggio è transitata a Pordenone, diretta a Venezia alla testa di un merci, la E 645.028 che presentava la particolarità di avere lo stemma solo su una cabina.
Giampaolo Scodellaro

Dal 30 maggio gli Intercity "Canova" 702 e 711 Udine-Roma e viceversa non sono più effettuati con materiale con E 402 e pilota Z1 in telecomando, questo in applicazione ad una circolare della divisione passeggeri che autorizza il transito, fino a nuovo avviso, sulla Bologna-Firenze di questi materiali solo se "sbinati", cioè trainati da locomotiva come tutti i treni ordinari viaggiatori.
Gianni Viel

Nei giorni 30 e 31 maggio la carrozza misurazioni "Talete" (che curiosamente porta ancora sul fianco una targhetta con scritto "Ricostruzione Officine Firenze 1953") ha effettuato una serie di test alla linea aerea sulla tratta Conegliano-Sacile e viceversa, trainata dalla E 636.193 del D.L. Roma Smistamento. Gianni Viel

Presenza insolita, dapprima a Ferrara e poi a Verona Porta Vescovo di due E 428 che erano accantonati da tempo a Foggia. Uno di questi, l'E 428.202 (riprodotto anche dalla Rivarossi), dovrebbe essere restaurato e rimesso in condizioni di marcia per il traino di treni storici. L'altro, l'E 428 032, oltre a fornire parti di ricambio per il primo, verrà forse restaurato solo esteriormente per poi essere esposto in qualche museo.
Gianni Viel

Dai primi giorni di giugno si tornano a vedere E 412 a Udine.
Claudio Canton

Nuovo arrivo all'Historama di Ferlach: dalla Attengaubahn è giunta l'elettromotrice 26107 del 1936. E' a scartamento metrico ed esteticamente ricorda molto le elettromotrici della compianta tranvia di Tarcento.
Denis Carlutti

Errata corrige

Sul numero scorso nella notizia dei lavori allo scalo della Zona Industriale Udinese si deve leggere: "Sono presenti 2 locomotori, dei quali uno è un Köf, una decina di carri tramoggia e varie macchine operatrici (rincalzatrici e simili)".

Sul numero scorso il fuochista ha voluto fare un pesce d'aprile; infatti la data ed i nomi dei partecipanti all'incontro per le Taurus in Italia avrebbero dovuto far capire che la notizia era inventata!

Binario Internet

Dopo i libri, i viaggi, i generi alimentari e le auto, via Internet si possono ora anche noleggiare locomotive: sembra impossibile, eppure questo è il fine ultimo del sito www.dispolok.com, creato apposta per tutti coloro (operatori del sistema ferroviario) che sono alla ricerca di mezzi di trazione senza depauperare le proprie risorse finanziarie in costosi investimenti di fronte un futuro che in questo settore è quanto mai incerto.

Dispolok nasce come una branca della Siemens, la nota fabbrica tedesca di rotabili ferroviari, destinata a noleggiare o affittare mezzi di propria costruzione a quelle società ferroviarie (pubbliche o private) che necessitano di locomotive per un tempo limitato o che non possono permettersi il lusso di acquistarne di proprie.

Dando un'occhiata al sito, in tedesco ed in inglese, accanto ad una descrizione degli scopi della società, esso permette di avere una visuale precisa dei benefici di questo sistema di noleggio, che nasce parallelamente alla liberalizzazione del traffico ferroviario sui binari europei permettendo il transito anche a treni che non siano quelli statali.

Dopo una panoramica visiva delle locomotive a disposizione (tipo vetrina), con tanto di dati tecnici, si passa alla pagina degli ordini, dove ognuno può prenotare on-line la locomotiva più adatta e che gli verrà consegnata … a domicilio.

Dispolok nasce ufficialmente il 20 marzo 2000, ma dal 1° gennaio 2001 diventa società autonoma dalla Siemens, con il nome di Siemens Dispolok GmbH, con sede a Monaco di Baviera, un parco macchine di 12 locomotive diesel e 5 elettriche, destinato ad aumentare nel corso del 2002 di una nuova macchina al mese per un totale di 40 nuovi pezzi, tutti rigorosamente di fabbricazione Siemens.

Con il motto "Tagliate su misura per le vostre esigenze di trazione", Dispolok offre in leasing oppure in affitto locomotive da treno della classe Eurosprinter (6.400 kW di potenza per 140 o 230 km/h a seconda se destinate al traffico merci o passeggeri) o della classe Taurus (6.400 kW di potenza per 230 km/h di velocità massima), senza tralasciare i compiti di manovra dove le MH 05 (675 kW di potenza e 60 km/h di velocità) vanno benissimo, occupandosi della loro "messa su strada" (l'immatricolazione presso le varie ferrovie europee), la manutenzione e la gestione amministrativa, consentendo all'operatore ferroviario utilizzatore di conoscere con precisione in anticipo tutti i costi cui andrà incontro (canone di affitto), evitando quindi cospicui investimenti di capitali, oneri di ammortamento sul bilancio e costi di gestione.

Attualmente, diversi sono i soggetti che operano con locomotive della Dispolok, dalle Ferrovie del Lussemburgo CFL, alla RSE Cargo o alla Lokomotion, società a noi nota in quanto partner tedesco di Rail Traction Company per la trazione dei treni merci tra Verona e Monaco di Baviera lungo l'asse del Brennero.

Dispolok MH 05

Dispolok Eurosprinter

Alessandro Fanutti

Il nostro amico, nonché lettore, Guenter Berget di Landshut in Germania ci informa che la 18 201, la ben nota locomotiva carenata verde ex DR, è stata ridipinta in un bel rosso vivo con uno schema che ricalca il precedente (in pratica il rosso al posto del verde). Per inciso la verniciatura è stata sponsorizzata dalla Roco, tra l'altro non nuova a questi exploit, come la E 103 DB in rosso vivo e striscia bianca frontale, oppure la ben nota 1044 018 ÖBB Eurolok.

Inoltre ci informa che le Taurus della DB Cargo (gruppo BR 182) arrivano fino ai nostri confini e cioè fino al Brennero. Gli orari dei treni nei giorni feriali sono riportati nella seguente tabella ricavata da Schienenverkehr Aktuel).

Denis Carlutti

treno	partenza		arrivo	
	località	ora	località	ora
43101	Kufstein	11.30	Brennero	12.56
43104	Brennero	17.26	Kufstein	18.54
43126	Brennero	8.30	Kufstein	10.06
44842	Brennero	17.46	Kufstein	19.48

Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine

N° 25 – Anno 7 (N° 2 / 2002)
Allegato al Supplemento N° 2 al N° 3 - Aprile 2002 di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine. Distribuzione gratuita.
Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Sped. in abb. post. art. 2 comma 20/b legge 662/96. Filiale di Udine

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Direttore esecutivo: Marco Miconi
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via Cernaia 2 – Udine
Redazione: Carrozza SAT – Stazione di Udine
Fotocopiato in proprio